



Jetzt raucht's aber

Ein Sechszylinder, der fast alle Extreme beherrscht, macht den BMW M Roadster gleichermaßen zur reinrassigen Fahrmaschine wie zum alltagstauglichen Sportwagen.

Von: Holger Glanz
Fotos: Karl-Heinz Augustin

Ein irre starken Motor in ein kleines Auto zu implantieren ist keine große, bisweilen aber eine großartige Tat. Bestes Beispiel dafür ist der BMW Z3, der dank des ungewöhnlich potenten Sechszylinders aus dem M3 und eines geringen Eigengewichts zum ultimativen Sport- und Spaßauto unter der Bezeichnung M Roadster mutierte.

Die nackten Zahlen zuerst: Unser Testwagen wog 1434 Kilogramm und katapultierte sich in 5,1

Sekunden, also im Porsche-Carrera-Tempo, von null auf hundert. In zweierlei Hinsicht wich er dabei von den Werksangaben ab: Erstens war er 134 Kilogramm schwerer, zweitens beschleunigte er dennoch zwei Zehntelsekunden schneller.

Im aktuellen M3 leistet der hoch drehende Sechszylinder mit 3,2 Liter Hubraum 343 PS. Im M Roadster gebot die Enge im Motorraum eine veränderte Ansaugluftführung, was eine Leistungsabsenkung auf 325 PS bei 7400 Umdrehungen (Messwert 322 PS bei 6850/min) zur Folge hatte. Auf derart hohem Niveau ist das freilich kaum mehr

als eine Randbemerkung wert. Das gilt erst recht, da der von uns ermittelte Drehmomentwert – 366 Newtonmeter bei 4700/min – nicht nur die eigene, sondern auch die Werksangabe des M3 übertraf.

Das hohe Drehzahlniveau lässt auf ein spitzes Sporttriebwerk schließen, das ständig zum Jubeln gebracht werden will. Irrtum. Selbst im unteren Drehzahlmessersegment zeigt das mit sechs elektronisch betätigten Einzeldrossenklappen versehene Prachtstück von Motor eine schier unglaubliche Durchzugskraft. Bei Stadttempo genügt der fünfte und letzte Gang, an der

Stadtgrenze ist Herunterschalten unnötig. Von 80 bis 180 km/h vergehen in Gang fünf nicht mehr als 21,9 Sekunden. Ein 180 PS starker Golf GTI braucht dafür fast doppelt so lange.

Noch mehr als die enorme Elastizität beeindruckt das Spurtverhalten des Roadsters, der über 225/45er-Reifen gelenkt und über 245/40er-Walzen getrieben wird. Der machtvolle Schub, begleitet von einem hellen, bellenden Motorklang, erstreckt sich über den gesamten Drehzahlbereich und verliert selbst jenseits der 220 km/h nicht an Intensität.



Die **DREI ANZEIGEN IN DER MITTEL-KONSOLE** (Zeituhr, Außen- und Öltemperaturmesser) und die Drehregler für Heizung und Lüftung wurden so geschickt angeordnet, dass der Eindruck großer Instrumentenfülle entsteht. Die Klimaanlage kostet 1125 Euro extra



Eindrucksvolle M Roadster-Details: Der Tachometer reicht bis 280 km/h, **DER DREHZAHLMESSE** BIS 9000 TOUREN. Der Frontspoiler schnüffelt dicht über der Straße

Doch das Klappverdeck macht den Roadster beim Schnellfahren zum lästig lauten Auto. Als wolle es gegen die hohen Geschwindigkeiten protestieren, beginnt es spätestens ab 180 km/h zu tosen und zu stürmen. Im Testwagen hatte es die besondere Eigenart, urplötzlich loszujaulen – und zwar mit dem durchdringenden Heulton einer Sirene.

Also ist der M-Roadster auf Land- und Nebenstraßen besser aufgehoben als auf der Autobahn, wo die abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erreichbar ist. Hier gewährt er ein hinreichend komfortables Abrollverhalten und eine kontaktfreudige, nicht zu leichtgängige Lenkung.

Mit Genugtuung haben wir registriert, dass der M Roadster selbst mit abgeschaltetem DSC (Dynamische Stabilitäts-Control) berechenbar bleibt. Die vom M3 übernommene Differenzialsperre, die im Extremfall das gesamte Antriebsmoment dem Rad mit dem besseren Reibwert anvertraut und den Zweisitzer aus engen Kurven förmlich

herausschießen lässt, trägt ihren Teil dazu bei – das Heck lässt sich nur unwillig zum Ausbrechen verleiten.

Ein derart spurtwilliges Gerät braucht gute Bremsen. Der M Roadster hat sogar sensationell gute – nicht nur optimal dosierbar, auch enorm energisch zupackend. So kurze Bremswege – aus 100 km/h 37,6/35,8 Meter (kalt/warm) – wurden in den mot-Messprotokollen bislang nicht registriert.

Egal ob auf Autobahnen oder Landstraßen – selbst ambitioniert bewegt wird der Kraftmeier nicht zum Säuer. 11,5 Liter Super plus/100 km (Testverbrauch) dürften Käufer, die in der Lage und willens sind, für einen Zweisitzer mit 165 Liter Gepäckraum 49 646 Euro auszugeben, eher erfreuen als erschrecken. Anders der enge Aktionsradius: Der nur 51 Liter fassende Tank zwingt in der Regel spätestens nach rund 350 Kilometern zum Boxenstopp. Neben dem lauten Dach ein weiteres Indiz dafür, dass Z3-Konzept und M3-Motorisierung nicht hundertprozentig harmonisieren. □

BMW M Roadster

mot MESSWERTE

Beschleunigung	
0 bis 60 km/h	2,6 s
0 bis 80 km/h	3,8 s
0 bis 100 km/h	5,1 s
0 bis 120 km/h	7,2 s
0 bis 140 km/h	9,3 s
0 bis 160 km/h	11,8 s
0 bis 180 km/h	15,3 s
Durchzug	
60 bis 100 km/h (IV. Gang)	6,3 s
60 bis 120 km/h (IV. Gang)	9,1 s
60 bis 140 km/h (IV. Gang)	12,1 s
80 bis 140 km/h (V. Gang)	12,2 s
80 bis 160 km/h (V. Gang)	16,6 s
80 bis 180 km/h (V. Gang)	21,9 s

Gangreichweiten

I/II	66 / 107 km/h
III/IV	165 / - km/h

Innengeräusche

50 / 100 km/h (IV. Gang)	63 / 71 dB(A)
130 / 160 km/h (V. Gang)	76 / 79 dB(A)

Tachoabweichung

30 / 50 km/h	eff. 28 / 48 km/h
100 / 130 km/h	eff. 96 / 126 km/h

Gewichte

Testwagen	1434 kg
tatsächliche Zuladung	206 kg

WERKSANGABEN

Preis

Roadster, zweisitzig	49 646 Euro
Klimaanlage	1125 Euro
Hardtop	2020 Euro
Entfall elektrisches Verdeck	665 Euro

Unterhaltskosten

Summe Fixkosten/Jahr ¹	4724 / 10 850 Euro
Summe Betriebskosten/Jahr ²	3395 Euro
Gesamtkosten/Jahr ^{1,2}	8120 / 14 245 Euro
Gesamtkosten/km ^{1,2}	33,9 / 95,0 Cent

Motor und Antrieb

Typ	Otto
Zylinder / Bauart	6 / Reihe
Ventile pro Zylinder	4
Leistung	239 kW (325 PS) bei 7400/min
max. Drehmoment	350 Nm bei 4900/min
Hubraum	3246 cm ³
Bohrung / Hub	87,0 / 91,0 mm
Getriebeart / Stufen	Schalter / 5
Antrieb	auf die Hinterräder
Bremsen vorn	bel. Scheiben / 315 mm
hinten	bel. Scheiben / 312 mm

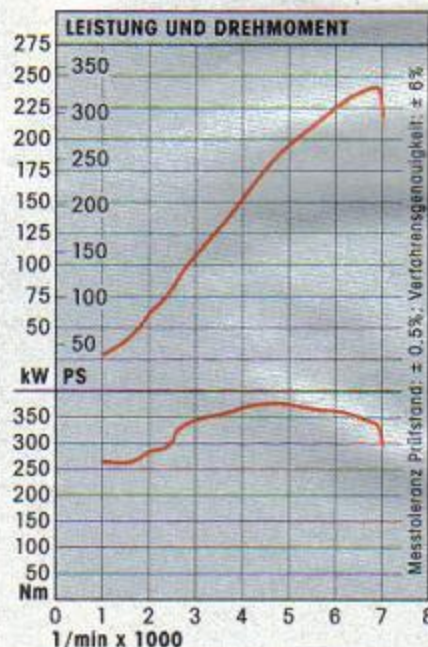
Abmessungen/Gewichte/Füllmengen

Gepäckraum	165 L/VDA
zulässiges Gesamtgewicht	1640 kg
Länge/Breite/Höhe	4025/1740/1268 mm
Radstand	2459 mm
Tankinhalt / Kraftstoffart	51 L / Super plus

Fahrleistungen

Spitze	250 km/h
0 – 100 km/h	5,3 s

¹ ohne/mit Wertverlust –
² bei 15 000 km Jahresfahrleistung



Gemessene Leistung und Drehmoment:

- 237 kW (322 PS) bei 6850/min
- 366 Nm bei 4700/min

Ermittelt auf Bosch-Prüfstand FLA-203

VERBRAUCH Super Plus L/100 km

mot-Mittel	11,5
mot-Zyklus	8,5

mot-Mittel: Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise

mot-Zyklus: Ökonomische Fahrweise auf 50% Landstraße, 30% Autobahn, 20% Stadt

BREMSWEG	Meter
kalt	37,6
warm	35,8

Anfangs- und Endwerte einer Reihe von 10 Vollbremsungen aus 100 km/h

PUNKTEWERTUNG

Innenraum	● ○ ○ ○ ○
Ausstattung	● ● ○ ○ ○
Sitze	● ● ● ○ ○
Fahrkomfort	● ● ● ○ ○
Sicherheit	● ● ● ○ ○
Fahreigenschaften	● ● ● ● ○
Verbrauch	● ● ● ○ ○
Preis	● ● ○ ○ ○
mot URTEIL	● ● ● ○ ○

Messbedingungen
Temperatur: 15 °C

Luftdruck: 1013 mbar
Beladung: 180 kg

Bereifung: Michelin Pilot Sport
v. 225/45 ZR 17, h. 245/40 ZR 17